

Schéma Directeur d'accessibilité

Du réseau

Des Transports Urbains Briochins

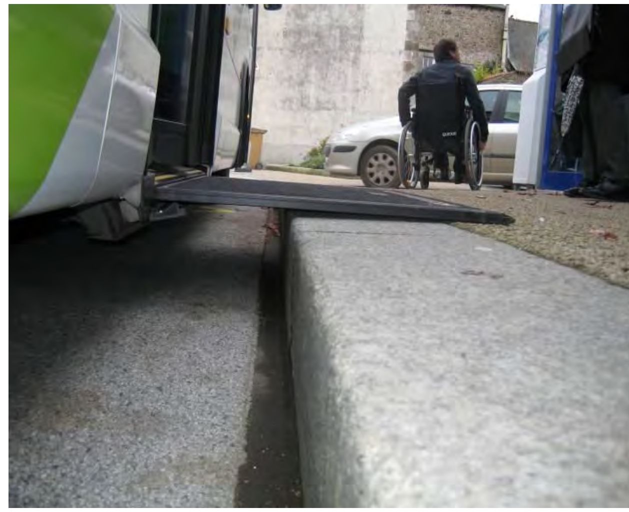




Schéma adopté lors du Conseil d'agglomération du 7 février 2008

Préambule

Conformément à la loi du 11 février 2005 sur l'*égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, Saint-Brieuc Agglomération a élaboré son schéma directeur de mise en accessibilité des transports urbains pour **la période 2008-2015**.

Ce schéma est un **document de planification** qui établit la programmation des investissements à réaliser et les mesures d'organisation à mettre en œuvre dans un délai de 10 ans à partir de la promulgation de la loi pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs.

Il définit les modalités de la mise en accessibilité du réseau et aborde :

- ✓ Les aménagements et équipements des installations d'accès aux véhicules ;
- ✓ Les dispositions concernant les matériels roulants ;
- ✓ les principes d'aménagement du réseau.

Elaboré de façon concertée avec les associations représentatives de personnes handicapées, il sera **complété par une charte technique** à destination des gestionnaires de voirie afin de fixer plus précisément les prescriptions techniques d'aménagement des points d'arrêts sur l'agglomération.

I. Le Cadre réglementaire et les enjeux de la loi

Dés 1975, l'article 52 de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées indique :
« Afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions seront prises pour adapter les services de transports collectifs (…) ou pour faciliter la création de services de transports spécialisés. »

Dans le cadre de loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, l'article 2 stipule que :
« La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs ».

A. La loi du 11 février et ses conséquences pour les Autorités Organisatrices de Transports (AOT)

La loi du 11 février 2005 sur *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*, vise à favoriser la mobilité et l'intégration sociale des personnes à mobilité réduite.

1. L'article 45

L'article 45 de cette loi stipule que *« la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »*

Pour les transports, cela implique

- ✓ Une mise en accessibilité du réseau de transport dans un délai de 10 ans ;
- ✓ L'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services dans un délai de 3 ans qui doit fixer la programmation des travaux de mise en accessibilité ;
- ✓ D'organiser et de financer les moyens de transports de substitution si un ou plusieurs cas d'impossibilités techniques sont constatées ;
- ✓ De mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des PMR dans un délai de 3 ans.

Autres textes :

- ✓ **Concernant le matériel roulant neuf accessible**
    - Décret du 9 Février 2006 (accessibilité des véhicules) ;
    - Arrêté du 3 Mai 2007 (informations sonores et visuelles dans les véhicules).
- ✓ **Concernant les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif**
    - Décret 2006 - 1658 du 21 Décembre 2006 ;
    - Arrêté du 15 Janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques des emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif (largeur minimale de passage, air de rotation…).

2. L'article 46

L'article 46 de la loi du 11 février prévoit la création d'une commission intercommunale pour les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de transports dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus et présidé par son président.

Missions

- ✓ Dresser un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports dans la limite des compétences de l'EPCI ;
- ✓ Faire des propositions afin d'améliorer la mise en accessibilité de l'existant ;

- ✓ Etablissement d'un rapport annuel à l'organe délibérant de l'EPCI : Ce rapport peut comporter des propositions de programmes d'action, une évaluation et un suivi des réalisations, un bilan des résultats obtenus, etc.…

La commission joue un rôle consultatif et ne dispose pas elle-même de pouvoir de décision ou de coercition. Elle adresse son rapport annuel au Préfet de Département, au Président du Conseil Général et au Conseil Départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport.

La création de cette commission intercommunale est effective à Saint-Brieuc Agglomération depuis le 3 décembre 2007.

B. Les personnes concernées.

Ce sont **les personnes en situation de handicap** celui-ci étant défini par l'article L. 114 du Code de l'Action Sociale et des Familles comme *" toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant".*

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 Novembre 2001. il s'agit de *" toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfant en poussette)".*

Il convient donc de prendre en compte non seulement les personnes à mobilité réduite, mais aussi de considérer que **le handicap peut se présenter sous de nombreuses formes** : physique, sensoriel, intellectuel ou psychique.



Source : CERTU *guide méthodologique les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous* - 2001

II. Etat des lieux

A. Le réseau de transports de Saint-Brieuc Agglomération – Septembre 2007

1. Présentation

Depuis le 29 Octobre 1999, Saint-Brieuc Agglomération, autorité organisatrice de transports urbains, organise et finance les transports publics à l'intérieur de son territoire.

- ✓ Dans le cadre d'une Délégation de Service Public, Saint-Brieuc Mobilités exploite pour le compte de la Communauté d'Agglomération le réseau des TUB depuis le 1er janvier 2007 ;
- ✓ Dans le cadre d'un marché à bon de commandes, SYNERGHIP Bretagne exploite le service de transport des personnes à mobilité réduite MOBITUB depuis le 1er janvier 2006 ;
- ✓ Dans le cadre de convention de participation, des artisans taxis et entreprises de transports exécutent des courses de Transport à la demande TAXITUB.

Le réseau des Transports Urbains Briochins fonctionnement du lundi au samedi de 6h30 à 22h30, et se décompose en :

- ✓ 19 lignes régulières + 1 ligne d'été qui fonctionne de juin à septembre :
  - Ligne 1 : Ville Jouha - Gare Urbaine - Zone Artisanale
  - Ligne 2 : Centre Commercial Les Villages – Gare Urbaine – Ville Oger
  - Ligne 3 : Centre Commercial Les Villages – Gare Urbaine – Cesson
  - Ligne 4 : Gare Urbaine – Saint Michel / Gare SNCF
  - Ligne 5 : Ploufragan – Gare Urbaine – Cesson
  - Ligne 6 : La Ville Hervy – Le Légué – Gare Urbaine
  - Ligne 7 : La Ville Hervy – Plérin - Collège Lequier
  - Ligne 8 : Trégueux – Gare Urbaine
  - Ligne 9 : Pordic – Plérin – Gare Urbaine
  - Ligne 10 : Saint Julien – Gare Urbaine
  - Ligne 11 : La Méaugon - Trémuson – Gare Urbaine
  - Ligne 12 : Villes Hervé – Yffiniac – Langueux - Gare Urbaine
  - Ligne 13 : Langueux – Gare Urbaine
  - Ligne 14 : Hillion – Yffiniac – Langueux – Gare Urbaine
  - Ligne 15 : Plédran – Gare Urbaine
  - Ligne 16 : Les Rosaires – Gare Urbaine
  - Ligne 17 : Plérin – Gare Urbaine
  - Ligne 18 : Saint Donan – Ploufragan – Gare Urbaine
  - Ligne 19 : Tréméloir – Plérin – Gare Urbaine
  - Ligne 20 : Langueux – Gare Urbaine
- ✓ Des services de soirées fonctionnant de 20 heures à 22h30 :
  - Ligne 2 : Gare Urbaine – Ville Oger
  - Ligne 3 : Centre Commercial Les Villages – Gare Urbaine – Cesson
  - Ligne 5 : Ploufragan – Gare Urbaine – Cesson
  - Ligne 8 : Trégueux – Gare Urbaine
- ✓ Des services urbains circulant les Dimanches et jours fériés :
  - Lignes 3/5 : Centre Commercial Les Villages – Gare Urbaine – Cesson
  - Ligne 5 : Ploufragan – Gare Urbaine
  - Ligne 8 : Trégueux – Gare Urbaine
  - Ligne 9 : Pordic – Plérin – Gare Urbaine
- ✓ Des services scolaires.

Le service de transport à la demande TAXITUB est un service qui dessert les zones qui techniquement et économiquement ne permettent le passage d'un bus.

- ✓ Ce service fonctionne du lundi au samedi de 6h30 à 20h00 ;
- ✓ Les réservations peuvent s'effectuer sur lignes virtuelles et en desserte zonale de commune limitrophe à commune limitrophe, de points d'arrêt TAXITUB à point d'arrêt TAXITUB ;
- ✓ Ce service est activé uniquement si le client a généré une réservation entre 10 jours et 45 minutes à l'avance,
- ✓ Le service est géré via un logiciel qui permet de renseigner le type de handicap du client et de réserver un véhicule adapté (fonctionnalité du logiciel actuellement non utilisée).

Actuellement, le réseau TAXITUB compte environ **300 points d'arrêt** répartis sur toute l'agglomération (200 arrêts TAXITUB, 100 arrêts mixtes TUB /TAXITUB).

2. Le service de transports spécialisés MOBITUB



MOBITUB a pour vocation d'assurer les déplacements réguliers et de fréquences variables des Personnes à Mobilité Réduite dont le handicap physique est tel qu'il ne leur permet pas d'accéder aux bus des lignes régulières du réseau de transport urbain.

Cela concerne les personnes résidant sur le périmètre des transports urbains de Saint-Brieuc Agglomération et titulaires :

- ✓ soit d'une carte d'invalidité au taux minimal de 80 % avec mention Station Debout Pénible ou priorité pour personnes handicapées ;
- ✓ soit d'une carte d'invalidité au taux minimal de 80 % avec mention carte Canne Blanche ou Cécité Etoile Verte ou Cécité pour les non-voyants,

Le service assure des transports de porte à porte sur le domaine public. La prestation ne comprend pas la prise en charge et l'accompagnement dans le domaine public ou privé (portage dans les escaliers, montée des étages…).

Les transports sont réalisés :

- ✓ soit avec des minibus équipés pour recevoir des personnes en fauteuil roulant ;
- ✓ soit éventuellement avec des véhicules type taxis.

Ce service fonctionne du lundi au samedi de 7h15 à 23h15 et le prix des titres de transport est fixé par Saint-Brieuc Agglomération, en référence aux tarifs du réseau régulier des TUB.

Toute personne est autorisée à se faire accompagner par la ou les personnes de son choix (dans la limite de 2 personnes) sous réserve que celles-ci acquittent leur transport au prix du voyage unité.

Tarification au 04 septembre 2007 du service **MOBITUB** :

Règlement	périodicité	Type de titre de transport	Public concerné	Prix €
Ticket	Au voyage	VOYAGE UNITE	Tout public	**1.00**
Abonnement	Mensuel	PMR CONTACT MENSUEL	Salarié	**22.50**
	Annuel	PMR CONTACT ANNUEL	Salarié	**198.00**
Abonnement	Mensuel	PMR FREQUENCE MENSUEL	Tout public	**26.00**
	Annuel	PMR FREQUENCE ANNUEL	Tout public	**260.00**

B. Diagnostic du niveau d'accessibilité du réseau existant

1. *Les véhicules*

Saint-Brieuc Agglomération renouvelle progressivement sa flotte de bus à hauteur de 3 véhicules par an.

Les véhicules achetés sont équipés :

- ✓ D'un plancher bas intégral ;
- ✓ De rampes d'accès au niveau de la porte du milieu ;
- ✓ D'un emplacement fauteuil dos à la route entre la porte d'entrée et la porte du milieu avec système d'ancrage homologué et bouton « demande d'arrêt » accessible à une personne circulant en fauteuil ;
- ✓ D'une signalétique visuelle et sonore ;
- ✓ D'un système d'agenouillement ;
- ✓ D'un revêtement de sol anti dérapant.

Au 31/12/2007, le parc est composé "en propre" de 51 véhicules dont **22 bus accessibles soit 43 % du parc** :

- ✓ 45 bus standards dont 19 équipés de rampe d'accès ;
- ✓ 4 bus articulés dont 2 équipés de rampe d'accès ;
- ✓ 2 véhicules de moyenne capacité dont 1 équipé d'une rampe d'accès.

Au 31/12/2007, les 51 bus du parc, et les véhicules des principaux sous-traitants (CAT et Rouillard) sont équipés d'une signalétique visuelle et sonore.



Saint-Brieuc Agglomération a souhaité que les véhicules roulants sur le réseau soient équipés d'une **signalétique visuelle et sonore du journal de bord lumineux**: les arrêts sont donc annoncés par un message vocal et affichés par des bandeaux lumineux (*cf. photo ci-contre).*

Les noms des prochains arrêts desservis sont à la fois renseignés :

- ✓ par des journaux de bord lumineux (information textuelle défilante au niveau du plafond intérieur du bus) ;
- ✓ par des hauts parleurs (passage réguliers de segments vocaux).

2. Les points d'arrêts

Au mois de septembre 2007, le réseau compte **environ 950 points d'arrêt (TUB, TAXITUB et mixte)** répartis sur les 14 communes de l'agglomération.

Chaque point d'arrêt (sous la forme d'abri bus ou de poteau d'arrêt), fournit au minimum les informations suivantes :

- ✓ N° de ligne ;
- ✓ Horaires de passage ;
- ✓ TUB Mode d'emploi.

Les principaux arrêts du réseau seront petit à petit équipés de **panneaux lumineux d'information** (*cf. photo ci-contre*).



Au 31/ 12/ 2007, **plus de 100 d'entre eux ont fait l'objet d'un diagnostic approfondi** de leurs conditions d'accessibilité. Ces arrêts ont été prioritairement analysés sur la base de critères détaillés en page 17.

III. Les Principes d'aménagement du réseau

"Toute création ou aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement".

Décret 2006 - 1658 du 21 Décembre 2006

A. La procédure d'élaboration du schéma

1. Le PDU

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains, Saint-Brieuc Agglomération s'est engagée dès 2003 dans une réflexion globale à l'échelle des 14 communes sur les conditions de mise en accessibilité progressive de son réseau de transports (véhicules et arrêts).

Cette procédure d'élaboration concertée du PDU par la constitution de groupes de travail thématiques, a permis de favoriser l'émergence d'une réflexion sur l'accessibilité des transports urbains briochins. Le PDU, approuvé lors du conseil d'agglomération le 28 septembre 2006, consacre donc son axe n°6 au droit à la mobilité pour tous.

2. Le Groupe de travail

Saint-Brieuc Agglomération a mis en œuvre un groupe de travail entre les associations de personnes handicapées et les collectivités locales, composé de représentants :

- ✓ de l'action inter-associative des personnes handicapées (AIPH) ;
- ✓ de l'exploitant du réseau de transports urbains ;
- ✓ de l'exploitant du service spécialisé personnes à mobilité réduite.

Ce groupe s'est réuni :

- ✓ le 27 avril 2006 ;
- ✓ le 4 juillet 2006 ;
- ✓ le 19 avril 2007 ;
- ✓ le 25 octobre 2007.

Par ailleurs, la Commission transports et déplacements a débattu des orientations de Saint-Brieuc Agglomération en matière d'accessibilité le 26 juin 2006, le 12 juillet 2007, le 11 décembre 2007 et le 15 janvier 2008.

Le groupe de travail a pu statuer sur le recensement des préconisations à prendre en compte dans le cadre de l'installation des nouveaux abribus. Ces rencontres ont permis d'élaborer **un référentiel commun de l'accessibilité** pour les véhicules et les points d'arrêts sur le réseau des transports urbains, sans attendre la réalisation du schéma directeur d'accessibilité[1].

3. Les tests pratiques

Enfin, des tests pratiques d'accessibilité ont pu être effectués sur le terrain, le 25 octobre et le 30 novembre 2007.

Le groupe de travail accessibilité a ainsi pu mesurer la pertinence des normes que Saint-Brieuc Agglomération souhaitait mettre en œuvre dans le cadre de son schéma directeur, notamment en ce qui concerne la hauteur des quais.

[1] Pour plus de détails concernant ce référentiel, se reporter à la section III-C-2



Arrêt Fontenelles (TREGUEUX) quai à 18cm – sans rampe d'accès ni agenouillement : accessible avec faible lacune



Arrêt Coteaux de l'Etangs (PORDIC) 16cm – Rampe+agenouillement du bus : accessible



Arrêt Pomme d'Or (LANGUEUX) – quai 11cm – inaccessible



Arrêt Pordic Centre – quais 19cm – rampe d'accès sans agenouillement : accessible

B. Méthode de mise en accessibilité du réseau

Saint-Brieuc Agglomération a souhaité privilégier une réflexion sur le couple bus-points d'arrêts, considérant que la mise en accessibilité des véhicules roulants ne pouvait être déconnectée d'une analyse sur leur environnement technique et commercial.

Il a donc été décidé que **les aménagements sur le réseau se réaliseront par arrêts** sans privilégier une ligne précise. Cela a le mérite d'être mis en œuvre progressivement et de concentrer l'action là ou il existe un véritable besoin.

Saint-Brieuc Agglomération a néanmoins souhaité fixer un quota d'arrêts aménagés sur une ligne : au-delà de ce quota, l'intégralité des arrêts de la ligne, quel que soit la demande actuelle ou future, seront rendus accessibles. **Ce quota sera fixé dans le cadre de l'élaboration de la charte technique**.

1. *Calendrier de réalisation des arrêts : l'offre*

Le groupe de travail a validé, dans la perspective d'une mise en accessibilité totale du réseau à horizon 2015, les principes suivants :

- ✓ Mettre de côté de la liste des points d'arrêts, les **points d'arrêts TAXITUB**, considérant que l'usager peut, sur simple demande lors de la réservation, bénéficier d'un service adapté à son handicap (envoi d'un véhicule adapté). Les points d'arrêts mixtes TAXITUB/ TUB sont par contre comptabilisés dans le diagnostic.

- ✓ Mettre provisoirement de côté, les arrêts qui se trouvent dans le champ de pertinence de la **future ligne de transports Est-Ouest (TEO)**, considérant qu'un aménagement spécifique pourra être effectué ultérieurement sur ces arrêts.

- ✓ Enfin, certains **projets urbains** viendront impacter directement le calendrier d'aménagement des points d'arrêts. On pense notamment au projet de Pôle d'échanges multimodal à la gare, aux travaux des Champs et à la restructuration du point central des Champs, ou encore aux différents projets de démolition/ reconstruction (Projets ANRU) sur les quartiers Croix Saint Lambert et Europe.

Il a été convenu de différer l'aménagement de ces points d'arrêts dans le temps, mais d'intégrer le plus en amont possible une réflexion globale sur les conditions d'accessibilité du point.

Par conséquent, Saint-Brieuc Agglomération a recensé un potentiel provisoire de 650 à 680 points d'arrêt à mettre aux normes d'accessibilité.

Le groupe de travail constitué a cependant souhaité se donner une ligne directrice d'aménagement afin d'orienter la politique de mise en accessibilité.

2. *Calendrier de réalisation des arrêts : la demande*

Il a été convenu de privilégier dans un premier temps les destinations les plus demandées par les personnes utilisant le service **MOBITUB**, et ce sur la base d'une analyse entre origine/ destination et le ou les point(s) d'arrêts les plus proches.

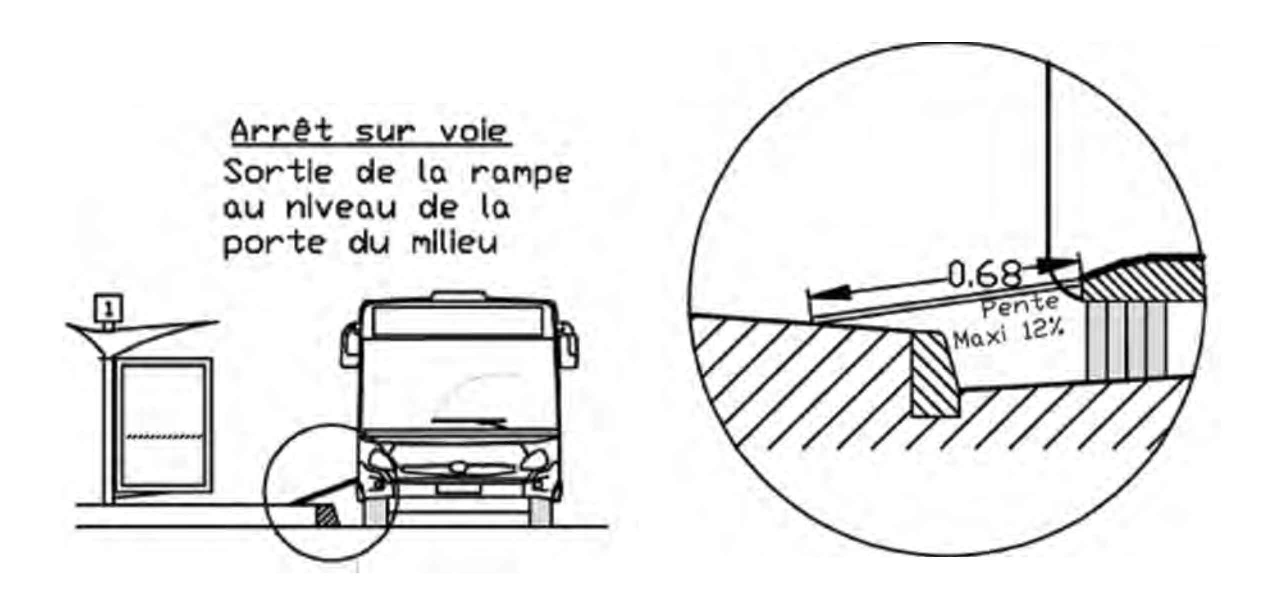
Dans un second temps, le groupe de travail a identifié les principaux pôles générateurs de déplacements ; une attention toute particulière a été donnée à la desserte des mairies des communes de Saint-Brieuc Agglomération, considérant que la loi sur l'égalité des chances et des droits devait aussi passer par une accessibilité renforcée des pôles administratifs locaux.

Enfin, les principaux arrêts du réseau en termes de fréquentation ont été intégrés.

Le travail préalable avec les associations représentatives de personnes handicapées a permis de catégoriser les arrêts du réseau selon la grille d'analyse suivante :

- ✓ **L'accessibilité est dite totale** quand elle permet un accès direct sans rampe d'accès ;
- ✓ **L'accessibilité est confortable** quand l'utilisation de la rampe d'accès offre une pente inférieure à 12% : l'agenouillement du bus est parfois nécessaire. Un quai compris entre 17 et 20 cm est donc **accessible ;**
- ✓ **L'accessibilité est possible** mais difficile entre 13 et 17 cm. Le véhicule doit déployer la rampe d'accès et s'agenouiller. Un accompagnement est parfois nécessaire ;
- ✓ **L'arrêt est inaccessible en deçà de 13 cm.**

L'esprit de la loi du 11 février consiste à prendre en compte l'intégralité des handicaps : la mise aux normes des hauteurs de quais, si elle conditionne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, devra être accompagnée d'autres aménagements.



Ce travail d'analyse pratique a permis dans un second temps de cartographier ces arrêts selon leur degré d'accessibilité[1].

[1] Se reporter à l'annexe n°6

C. Les objectifs retenus par Saint-Brieuc Agglomération

L'interface bus/ points d'arrêts constitue le point névralgique de la mise en accessibilité du réseau. Compte tenu de l'hétérogénéité des arrêts sur le territoire, Saint-Brieuc Agglomération a décidé de privilégier une logique mixte d'aménagement en combinant :

- ✓ Des véhicules roulants équipés de palettes d'accès et de systèmes d'agenouillement ;
- ✓ Des quais rehaussés entre 17 et 20 cm selon la géométrie de l'arrêt.

L'objectif est de pouvoir garantir un niveau minimal d'accessibilité sur l'ensemble du réseau, quel que soit la hauteur des quais.

1. Grands Principes

L'aménagement des arrêts devra permettre le stationnement provisoire des véhicules de transports collectifs au plus près du quai ou du trottoir. Les arrêts en ligne ou en avancée de trottoir seront donc à privilégier[1] ;

Les **travaux de mise en accessibilité seront systématiquement effectués en binôme**, c'est-à-dire de chaque côté de la rue (points d'arrêt aller et retour lorsque les deux existent).

Les arrêts accessibles devront être desservis par des véhicules accessibles. L'exploitant du réseau de transports veillera donc à faire correspondre son plan d'utilisation des véhicules avec la mise en accessibilité progressive des points d'arrêts.

Certains arrêts du réseau sont utilisés par d'autres autorités organisatrices de transports : leur mise en accessibilité se fera en concertation.

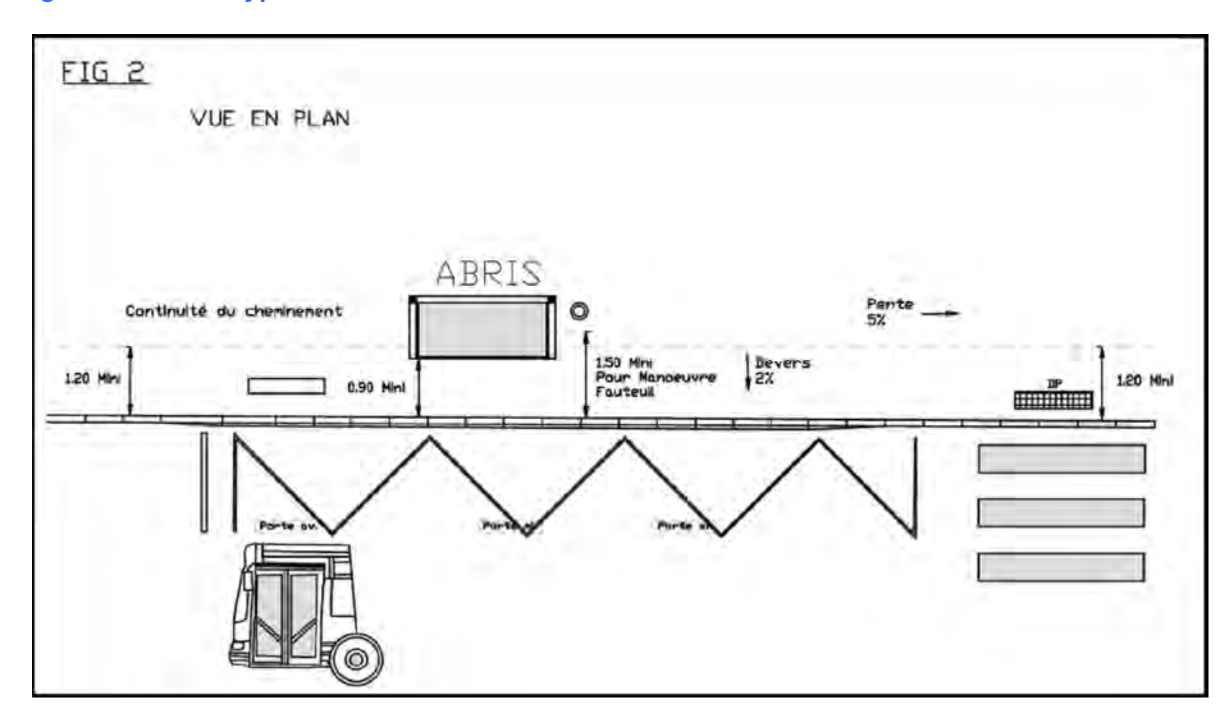
[1] Pour plus de détails, consulter la charte technique d'accessibilité

2. *Référentiel d'accessibilité*

Ce référentiel constitue la grille de lecture du réseau de Transports Urbains Briochins.

	Critères	Normes SBA
Accès au point d'arrêt	Géométrie de l'arrêt	Généralisation des arrêts sur chaussée
	Dispositif d'aide à l'accostage	Marquage au sol matérialisé (zébra jaune)
		Bande d'arrêt bus pour positionnement face bande podotactile avant
	Traversée de chaussée	1.20m minimum de largeur de bateau
	Passage piéton	Impérativement installé en arrière du bus
	Cheminements piétons	Garantir l'accessibilité en avant comme en arrière de l'arrêt.
	Pente du cheminement	5% maximum
	Devers du cheminement	2% maximum
Point d'arrêt	Longueur du quai	Entre 7 et 12m hors rampants
	Largeur du passage	Préserver au minimum 0.90cm entre la bordure du quai et l'avant de l'abribus
	Hauteurs de quai	Entre 17 et 20 cm
	Type de bordures	Bordures biaises quais type T3
	Dimensions permettant la manœuvre d'un fauteuil	Préserver une aire de 1.50x1.50 au droit de la palette, surface abri bus comprise
	Niveau d'éclairage	Privilégier les contrastes
	Porte avant du bus	Résine d'aspect différent des dalles podotactiles
Abri bus	Abri bus ou poteau	Privilégier la pose d'abribus
	Hauteur du cadre horaire	Entre 1.20 et 1.30m
	Présence d'une poubelle	Placé en arrière de l'abri bus
	Hauteur et lisibilité des écritures	Appel info TUB en braille
	Adhésivage poteaux d'entrée de l'arrêt	Deux adhésifs à deux hauteurs différentes
	Adhésivage des glaces latérales	

Figure d'un arrêt type



Concernant les véhicules roulants, il a été décidé de rajouter les éléments suivants (en plus des équipements énumérés page 12) dans le cahier des charges lors du renouvellement par tranches annuelles du parc :

- ✓ la présence d'un bouton d'arrêt à hauteur des personnes en fauteuil roulant ;
- ✓ une porte coulissante centrale ;
- ✓ un valideur à hauteur des personnes à mobilité réduite ;

Ces aménagements dans les véhicules roulants seront effectifs au fur et à mesure du renouvellement du parc, qui est de la responsabilité de Saint-Brieuc Agglomération.

Sur chaque emplacement d'arrêt, les informations suivantes devront être compréhensibles et lisibles en toutes conditions :

- ✓ le N° de la ligne ;
- ✓ la destination ;
- ✓ le nom du point d'arrêt ;
- ✓ le plan du réseau en totalité ou éclaté ;
- ✓ les horaires ;
- ✓ les informations commerciales et notamment le numéro du point info TUB en Braille ;
- ✓ la tarification en vigueur.

La taille des caractères devra permettre une lecture aisée pour tous les usagers. Le choix d'une couleur contrastée par rapport au fond sera privilégié.

Enfin, une orientation des usagers par codes de couleur sera recherchée afin d'identifier facilement une ligne d'une autre.

IV. La Programmation et les modalités d'intervention

Saint-Brieuc Agglomération souhaite mettre en place une programmation des investissements à réaliser pour la mise en accessibilité du réseau.

Cette programmation respecte les objectifs d'aménagement préalablement établis.

A. La Programmation

Cette programmation ne sera pas figée : elle devra même devenir évolutive en fonction des volontés de la communauté d'agglomération, du groupe de travail accessibilité et des investissements à réaliser par année sur le réseau.

Nombre de points d'arrêts identifiés comme prioritaires	143
Nombre de point d'arrêts *Priorité 1*	62
Nombre de points d'arrêts *Priorité 2*	62
Nombre de points d'arrêts *Priorité 3*	19

Trois catégories de points d'arrêts ont donc été arrêtées. Sur les 650 à 680 points d'arrêts que Saint-Brieuc Agglomération a recensées dans le cadre de sa politique d'accessibilité, environ **140 sont considérés comme prioritaires**, compte tenu des objectifs retenus.

Pour ce qui est des autres points d'arrêts, Saint-Brieuc Agglomération n'a pas établi de programmation, ni réalisé de diagnostic : ce travail s'effectuera au fur et à mesure des priorités que le groupe de travail Accessibilité et la communauté d'agglomération se donneront.

L'objectif reste une mise en accessibilité du réseau pour 2015.

B. Impossibilités techniques avérées

Selon l'article 45 de la loi du 12 février 2005, *« En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. »*

« Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant. »

Les dispositions du Décret 2006 - 1658 du 21 Décembre 2006 ne sont applicables seulement s'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'AOT et après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité.

Les évolutions du service MOBITUB

Concernant le service de transports spécialisé MOBITUB, Saint-Brieuc Agglomération fera évoluer le règlement intérieur d'accès au service au fur et à mesure de la mise en accessibilité du réseau, étant entendu qu'il s'agit là d'une mesure évidente d'application du principe d'égalité des chances.

En effet, de nouveaux critères d'accès devront être définis au fur et à mesure de la mise en accessibilité du réseau. Ce service ne devra s'adresser à terme qu'à une catégorie spécifique de handicap qui ne pourra pas avoir accès aux lignes régulières de bus.

Cette évolution se fera en concertation avec les associations de personnes handicapées.

C. Maitrise d'ouvrage et modalités de financement

Saint-Brieuc Agglomération est compétente en matière d'organisation des transports urbains. Elle interviendra par conséquent dans le cadre de son schéma directeur et sur la base de la programmation évoquée, en maitrise d'ouvrage directe.

Périmètre de compétence

Le financement de la mise en accessibilité des arrêts sera donc du ressort de Saint-Brieuc Agglomération, dans la limite de sa zone de compétence.

Ce périmètre correspond à la **longueur du quai d'accostage soit entre 7 et 12m hors rampants** maximum et comprend :

- ✓ Le changement de la géométrie de l'arrêt lorsque cela s'avérera nécessaire ;
- ✓ La mise en place de bordures biaises types quais ;
- ✓ Le rehaussement du quai ;
- ✓ La peinture du zébra et le passage piétons ;
- ✓ Au cas par cas en concertation avec les communes, une reprise de la chaussée afin de lui permettre de supporter le poids d'un bus de façon répétée ;
- ✓ Le déplacement si nécessaire du mobilier urbain ;

Le coût estimatif d'une mise aux normes d'un arrêt a été fixé à **10 000€TTC par arrêt.**

Le périmètre de compétence de Saint-Brieuc Agglomération pourra être étendu au cas par cas au passage piéton arrière le plus proche, dans la mesure où celui ci existe et jouxte l'arrêt existant.

Relations avec les gestionnaires de voirie

La mise en accessibilité du réseau de transports en commun doit se réaliser dans le cadre d'aménagements durables et volontaires.

La communauté d'agglomération rappelle donc à ses partenaire gestionnaires de voirie que la mise en accessibilité d'un arrêt est en grande partie liée au cheminement jusqu'au point d'arrêt. Par conséquent, Saint-Brieuc Agglomération souhaite travailler en concertation avec les communes considérant que l'accessibilité du réseau sera aussi confrontée à **la praticabilité des cheminements ou itinéraires.**

Tous travaux de voirie ayant un impact sur l'emplacement ou l'aménagement d'un arrêt de bus devront par ailleurs se réaliser en étroite collaboration avec le service transports/ déplacements de Saint-Brieuc agglomération dans le respect des principes du schéma directeur et de la charte technique d'accessibilité.

Dans ce cadre, Saint-Brieuc Agglomération pourra être amené à verser une subvention conditionnée au respect des principes d'aménagement de la charte technique d'accessibilité.

